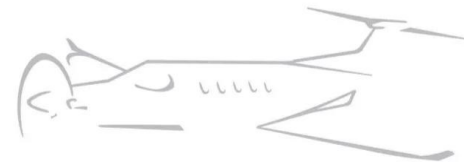




Northern Express
北方快线

把北方快线打造成内循环经济生力军



江西省航投集团首席战略官
北方快线董事长

周新华

2020年9月 中国山西



一是通航产业投入是长期过程，井喷需求尚未到出发点，资本拉动无法解决企业效益问题。

二是通航企业增长迅速，但大多处于亏损状态，要建立成熟的盈利模式，必须在专业基础上走多元化道路。

三是通航短途运输发展没有可借鉴的路径，如何实现创新和整合，实现资源利用最大化，收益最大化。

目

录

Contents

1

谋时：打通最后一公里

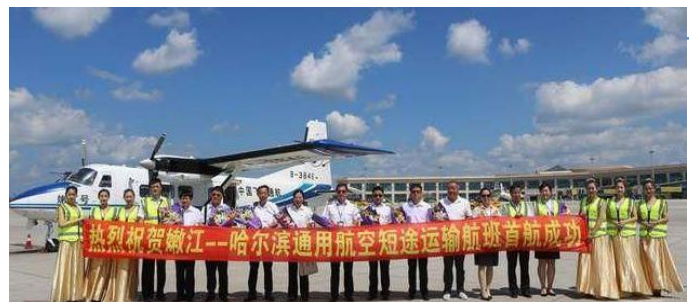
2

谋势：链接区域一张网

3

谋事：闯出通航一片天

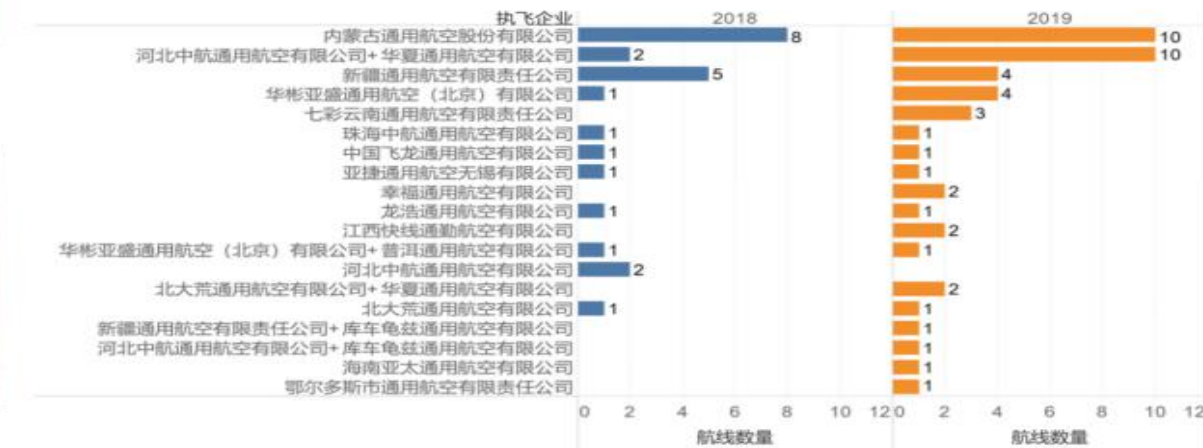
一是国家政策层面持续发力给予支持



- 2002年，浙江省舟山市就已推出岛际航空业务。
- 2009年，民航局出台了《关于加快通用航空发展有关措施的通知》。
- 2011年4月至2015年初，内蒙古获批在全境范围内推广短途运输试点成果。
- 2014年4月，南航珠海直升机分公司获批执行穗澳通用航空包机飞行业务。
- 2015年1月，民航局同意在新疆推广通用航空短途运输试点经验。
- 2015年9月，云南省获得了率先在西南地区开展通用航空短途运输的批复。
- 2015年9月28日，民航局向全行业下发《通用航空包机飞行（短途运输）经营管理暂行办法》，标志着短途运输试点成果将进入加速推广阶段。
- 现阶段，我国已被明确列为通用航空短途运输试点及推广的地区包括**内蒙古、新疆、云南、广州、江西**等地区。
- 2017年2月27日，交通运输部发布《关于修改〈小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则〉的决定》。
- 2017年2月28日，国务院印发《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》。
- 2017年8月28日，民航局局长冯正霖到内蒙古自治区调研民航业公共运输航空与通用航空短途运输发展情况。
- 2017年11月22日，民航局飞标司发布《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》。
- 2017年12月18日，民航局发布《小型航空器实施135运行的简化程序》。
- 2018年4月-6月，民航局副局长李健率调研组赴深圳和黑龙江开展通用航空发展状况调研。
- 2018年6月11日，冯正霖局长在民航局召开月度安全运行形势分析会上指出，对于通航短途运输等总结试点经验
- 2019年9月19日，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，提出要大力发展通航短途运输业务。
- 2020年4月16日，中国民航局运输司发布《通用航空短途运输管理暂行办法》《通用航空包机飞行管理暂行办法》《通用航空企业年度报告规定》《通用航空术语解释》（征求意见稿）等四部规范性文件

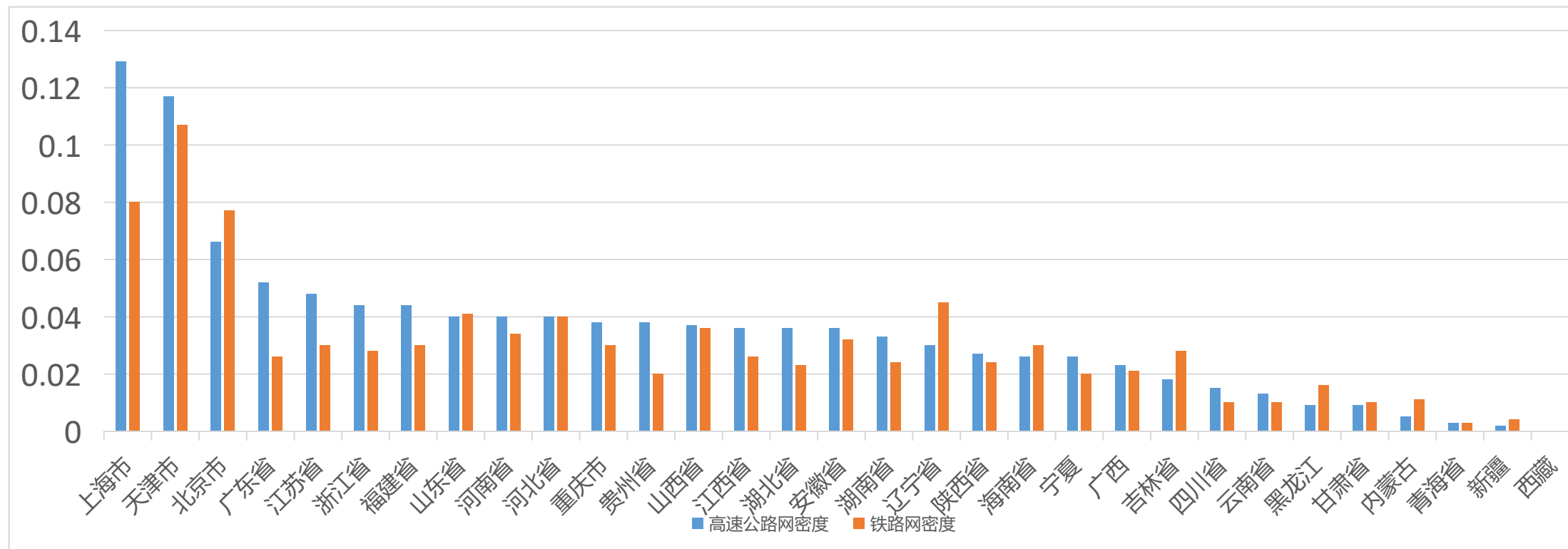
通航运输发展正当时，发展机遇不容错过

二是通航短途运输市场参与度持续高涨



数据来源：《中国通用航空短途运输行业发展报告》

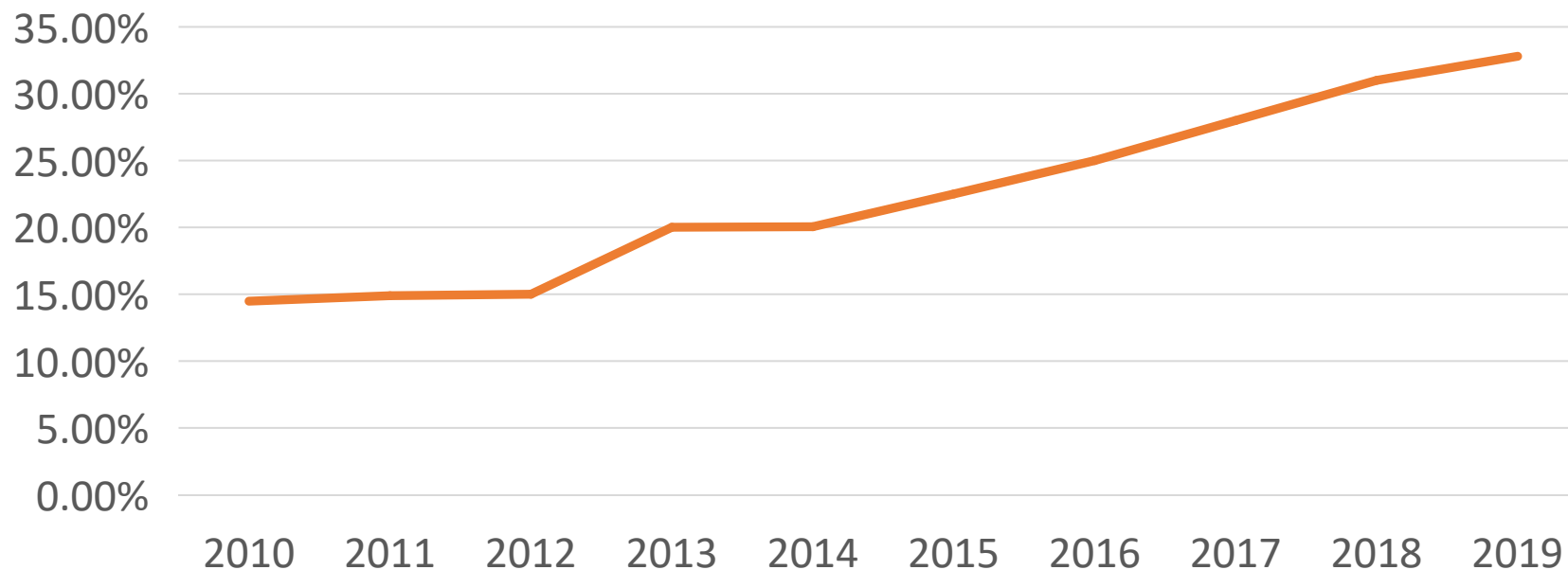
三是区域协调发展提供持续发展空间



1. 地面交通运输网络结构有待优化

图1 2018年我国各省市铁路网和高速公路网密度
数据来源：国家统计局官网，截止时间为2018年

三是区域协调发展需要提供持续空间



2. 运输航空航线网络布局有待完善

图2 2010—2019年我国民航旅客周转量在总旅客周转量的占比
数据来源：中国交通运输部官网，截止时间为2019年

三是 区域协调发展需要提供持续空间

3.综合交通运输网络发展路径急需创新

随着我国经济发展战略方向的转变，迫切需要引入通用航空短途运输等新型的交通运输方式，打破现有交通网络格局，通过网络局部和边缘发生变革和突破，弥补和完善现有综合交通运输体系，构建一个适应于区域协调发展战略的综合交通运输网络。



小机型+大密度+高客座+低票价



小机型

皮拉图斯PC-12飞机8座,相比塞斯纳等其他通航机型舒适度高、高原性能好,能同时符合高原及高高原地区对试航机型增压舱、有效载荷及起降跑道长度等要求。



高客座

确保航空运输服务航段客座率不低于80%



大密度

以连接机场的省/自治区/直辖市内或相邻地区航段为保障对象,以日均1-2个往返/环飞班次及合理低价作为服务标准



低票价

以机场所在地区人均城镇居民月收入的10%-20%作为票价参考范围

目

录

Contents

1

谋时：打通最后一公里

2

谋势：链接区域一张网

3

谋事：闯出通航一片天

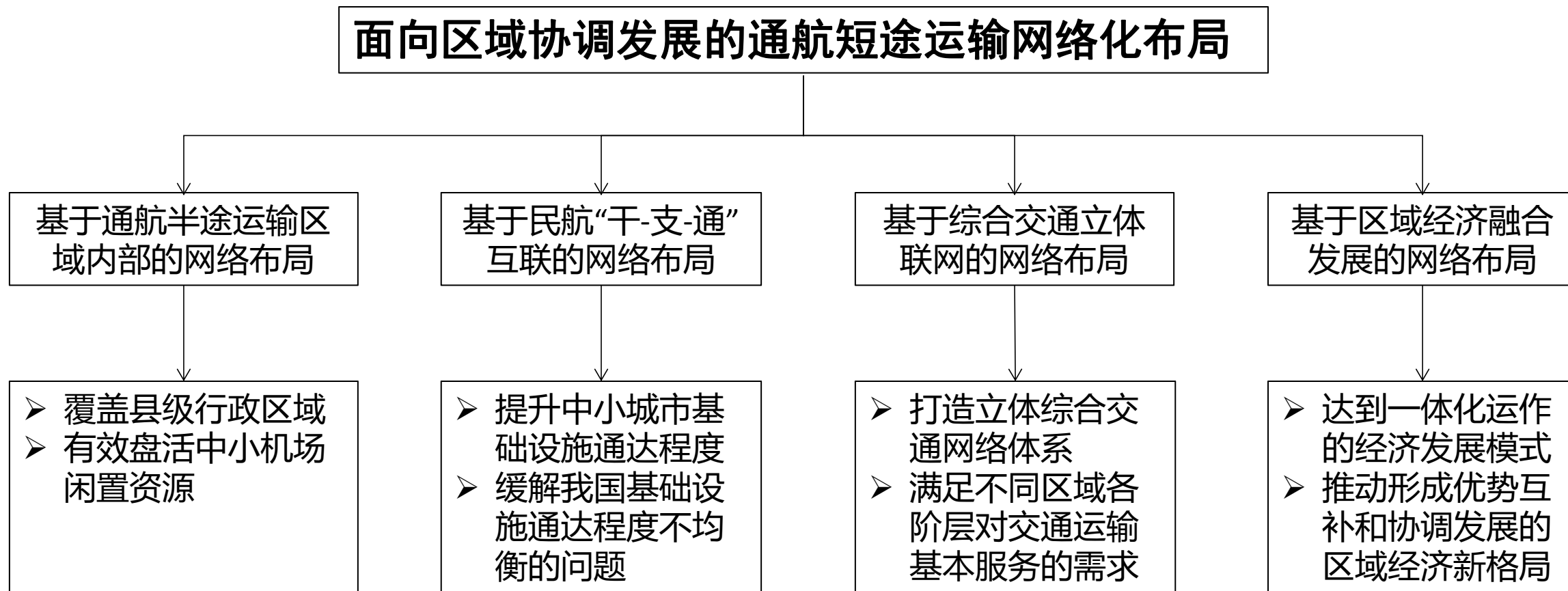


图3 面向区域协调发展的通航短途运输网络布局结构层次

面向区域协调发展的通航短途运输网络布局结构层次



4. 基于区域经济融合发展的网络布局

便捷的短途运输网络应创造条件改善区域经济圈与其外部的交流，从而加快区域内部的经济循环，通过“涓流效应”增强非中心城市经济发展优势，推动形成优势互补和协调发展的区域经济新格局。



3. 基于综合交通立体联网的网络布局

融入综合交通运输的通航短途运输网络布局，有利于综合交通立体联网的实现，充分发挥交通基础设施的空间整合功能，满足不同区域各阶层对交通运输基本公共服务的需求。



2. 基于民航“干一支一通”互联的网络布局






民航“干-支-通”互联的网络布局有利于提升中小城市尤其是边远地区的基础设施通达程度，可从根本上缓解我国基础设施通达程度不均衡的问题。



1. 基于通航短途运输区域内的网络布局

通航短途运输具有天然的基本航空服务属性，可有效连接区域内通用机场与支线机场，将航空运输服务覆盖到县级行政区域，打通区域内偏远县市交通瓶颈。

内蒙古自治区通用机场布局示意图(2030年)

-   2015年底已建成通用机场、运输（通勤）机场
-   2020年底规划建设通用机场、运输（通勤）机场
-  2030年底规划建设通用机场

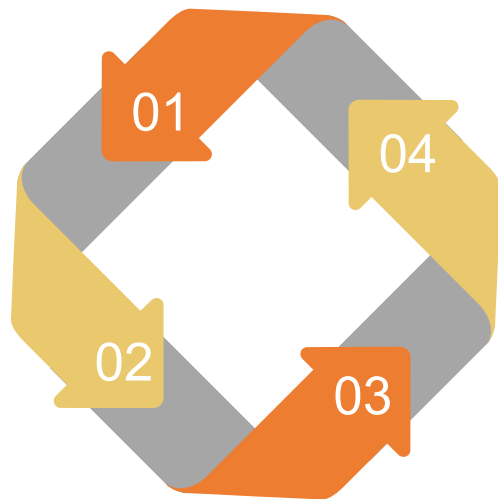


01 瞄准目标市场

重点围绕呼包鄂榆城市群的布局进行航线开拓，深度参与基本航空保障计划，主要包括地广人稀类的地区、地形复杂地面交通不便的地区、短途跨海飞行的区域。

02 打造竞争优势

尽快建立大机队、全网络、高频次飞行所需的核心运行能力。研究确定自身发展策略和打造策略和成本优势。



04 加强资源整合

通过搭建平台促进企业合作，和龙头企业加强合作，建立可持续发展机制，不断提高通航公司竞争力，实现推动区域经济发展。

03 协调扶持政策

积极协调推动政府部门制定和完善产业扶持政策，促进通航短途运输的快速发展。

目

录

Contents

1

谋时：打通最后一公里

2

谋势：链接区域一张网

3

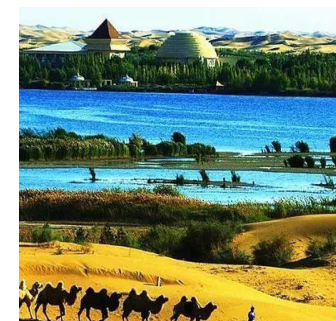
谋事：闯出通航一片天

内蒙古区域优势明显 旅游资源丰富 空中出行需求和旅游资源有待深化



Northern Express
北方快线

2019年全区旅游总收入超过4651亿元，接待超过1.9亿人次



(一) 北方快线五大发展战略



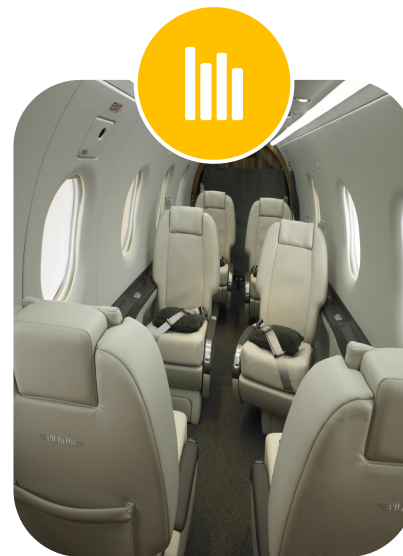
**轻资产
运行模式**



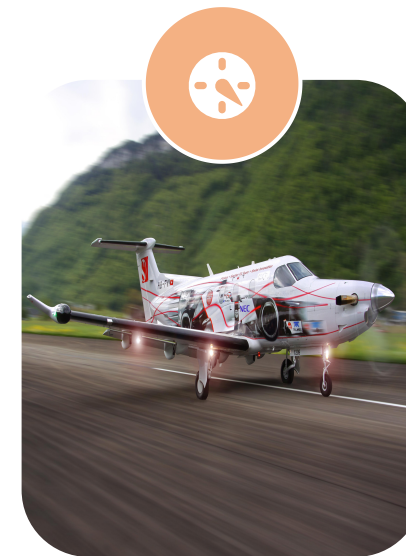
**精准
营销模式**



**市场化
人才机制**



**精细化
成本管控**



**提高
飞机周转率**

(二) 北方快线产业模式探索 通航运输+X

抢抓民航局支持通用航空发展的政策机遇期，依托股东资源，取得CCAR-135部、142部、147部资质，打造“通勤航空生态产业链”，形成“鄂尔多斯通航发展模式”。



依托鄂尔多斯机场T1航站楼，打造**国内第一个支线机场通航航站楼**，构建“1+4”产业带动模式输出：“1”即轻资产运营管理平台，“4”即**人才中心、运营中心、科普中心、服务中心**，引领通航发展。



Northern Express
北方快线

仰望天空 扎根大地

欢迎各位领导、同仁莅临北方快线指导交流